



Dipl. Ing. Kirsten Fuß
Freie Landschaftsarchitektin bdla
Dipl. Ing. Lars Hertelt
Freier Architekt
Dr. Ing. Frank-Bertolt Raith
Freier Stadtplaner und Architekt dwb
Prof. Dr. Ing. Günther Uhlig
Freier Architekt und Stadtplaner dwb
Partnerschaftsgesellschaft
Mannheim PR 100023
76131 Karlsruhe, Waldhornstraße 25
Tel/Fax: 0721 37 85 64
Tel: 0172 96 83 511
18439 Stralsund, Neuer Markt 5
Tel: 03831 203 496
Fax: 03831 203 498
www.stadt-landschaft-region.de
stralsund@stadt-landschaft-region.de

Bebauungsplan Nr. 25 "Wohnmobilhafen Prora"

Gemeinde Ostseebad Binz / Rügen

Satzungsexemplar



02.02.2009

Begründung

Inhaltsverzeichnis

1. Ziele und Grundlagen der Planung	4
1.1) Lage des Plangebiets / Geltungsbereich	4
1.2) Planungsziele / Notwendigkeit der Planung	4
1.2.1) Planungsziele	4
1.2.2) Notwendigkeit	4
1.2.3) Plangrundlage	4
1.3) Zusammenhang mit bisherigen Planungen	4
1.3.1) Ableitung aus dem Flächennutzungsplan	4
1.3.2) Aussagen im Landschaftsplan	5
1.3.3) Sonstige / Informelle Planungen der Gemeinde	5
1.4) Bestandsaufnahme	5
1.4.1) Aktuelle Flächennutzungen im bzw. angrenzend an das Plangebiet	5
1.4.2) Schutzobjekte im bzw. angrenzend an das Plangebiet	6
2. Städtebauliche Planung	8
2.1) Nutzungskonzept	8
2.2) Städtebaulicher Entwurf	8
2.3) Flächenbilanz	10
2.4) Entwicklung von Natur und Landschaft	10
2.5) Erschließung	11
2.5.1) Verkehrliche Erschließung	11
2.5.2) Ver- und Entsorgung	12
2.5.3) Brandschutz / Löschwasserversorgung	12
2.6) Vorkehrungen gegen Umwelteinwirkungen	13
2.7) Begründung zentraler Festsetzungen	14
3. Auswirkungen / Umweltbericht	15
3.1) Abwägungsrelevante Belange	15
3.2) Impulse für die gemeindliche Entwicklung	16
3.3) Umweltbericht	16
3.3.1) Allgemeines	16

3.3.2) Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung.....	18
3.3.3) Naturhaushalt und Landschaftsbild.....	19
3.3.2) Mensch und seine Gesundheit.....	32
3.3.3) Kulturgüter und sonstige Sachgüter.....	33
3.3.4) Wechselwirkungen.....	33
3.3.5) Zusammenfassung.....	34
3.3.6) Monitoring.....	34

1. Ziele und Grundlagen der Planung

1.1) Lage des Plangebiets / Geltungsbereich

Das Plangebiet besteht aus dem Gelände des ehemaligen Hebezeugplatzes im Ortsteil Prora (Flst. 6/18A der Flur 4) und umfasst ca. 3,5ha.

1.2) Planungsziele / Notwendigkeit der Planung

1.2.1) Planungsziele

Gegenstand der Planung ist die Errichtung eines Wohnmobilhafens mit rund 100 Standplätzen sowie zentraler Infrastruktur auf dem baulich vorgeprägten Gelände des ehemaligen Hebezeugplatzes an der L 29 im Ortsteil Prora.

Mit der Planung beabsichtigt die Gemeinde allgemein die Ordnung sowie den Ausbau des Wohnmobil-Tourismus, der ein international wachsendes Marktsegment darstellt. Gleichzeitig sollen durch das kanalisierte Angebot Missstände beseitigt (ungeordnetes Übernachten insb. auf den Parkplätzen in Strandnähe ohne geregelte Ver- und Entsorgung) sowie die bisher von Wohnmobil-Touristen genutzte Fläche in Binz für andere Nutzungen freigemacht werden.

1.2.2) Notwendigkeit

Ungeachtet der baulichen Prägung sowie der früheren militärischen Nutzung ist das Gelände dem Außenbereich nach § 35 BauGB zuzuordnen. Mit der Planung soll die planungsrechtliche Genehmigungsgrundlage für die beabsichtigte Nutzung als Wohnmobilhafen geschaffen werden.

1.2.3) Plangrundlage

Die Planzeichnung beruht auf einer Vermessung des Geländes durch das Vermessungsbüro Krautschke Meißner Schönemann, Bergen.

1.3) Zusammenhang mit bisherigen Planungen

1.3.1) Ableitung aus dem Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan (Stand 14. Änderung) ist das Plangebiet nicht berücksichtigt. Ausgewiesen sind wie für die angrenzenden Bereiche Flächen für Wald. Mit dem Verfahren zur 15. Änderung wird der Flächennutzungsplan entsprechend den Planungszielen des Bebauungsplans angepasst.



Abbildung 1: Flächennutzungsplan, Stand 15. Änderung

1.3.2) Aussagen im Landschaftsplan

Ein Landschaftsplan liegt für die Gemeinde Ostseebad Binz bisher nicht vor.

1.3.3) Sonstige / Informelle Planungen der Gemeinde

Die Anlage des Wohnmobilhafens an der Landesstraße im Ortsteil Prora soll den Nutzungsdruck durch Wohnmobile auf Stellplätze in der Ortslage Binz, insbesondere jedoch auf den Großparkplatz am Ortseingang (Proraer Chaussee) reduzieren.

Der Großparkplatz ist zentraler Baustein der innerörtlichen Verkehrsberuhigung: Ankommende Tagesbesucher sollen frühzeitig abgefangen und auf den zentralen Großparkplatz geleitet werden, um Parksuchverkehr in der Innenstadt zu vermeiden. Die Anlage von Wohnmobilstandplätzen im südlichen Bereich des Großparkplatzes (mit der Möglichkeit zum mehrtägigen Aufenthalt) widerspricht der eigentlichen Funktion dieser von der Gemeinde zur Betreibung eines Parkplatzes verpachteten Fläche.



Abbildung 2: Luftbild

1.4) Bestandsaufnahme

1.4.1) Aktuelle Flächennutzungen im bzw. angrenzend an das Plangebiet

Das Plangebiet stellt sich als ebene, eingezäunte und weitgehend befestigte Fläche dar. Im Süden des Areals bestehen mehrere Gebäude (ehem. Hauptgebäude, Garagen). Die Fläche ist durchzogen von betonierten Straßen, die restlichen Flächen sind weitgehend teilversiegelt (Schotterrasen).

Angelegt als Hebezeugplatz wurde das Gelände in den letzten Jahren als Verkehrsübungsplatz genutzt.

Angrenzend an das Plangebiet befindet sich allseitig Wald.

Im Osten tangiert die stark befahrene Landesstraße L 29 das Plangebiet. An der maßgeblichen Zählstelle (15470190 zwischen L293 und B96b) wurde 2005 eine DTV von 7.129 Kfz/24h ermittelt. Die maßgebliche stündliche Verkehrsmenge (werktags) liegt bei 912 Kfz/h im Querschnitt bzw. 534 Kfz/h richtungsbezogen.

Angesichts zahlreicher im Umfeld geplanter Ansiedlungen ist bis 2020 mit einer erheblichen Zunahme des Verkehrsaufkommens im Bereich des Plangebiets zu rechnen. Aufbauend auf der Prognose für die Südzufahrt ins Gewerbegebiet Mukran (B-Plan Fährhafen Sassnitz-Neumukran) sowie hochgerechnet bis 2020 kann mit einer maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärke von 810 Kfz/h aus Richtung Norden sowie 876 Kfz/h aus Richtung Süden gerechnet werden. Insgesamt wird die DTV bis 2020 damit einen Wert von bis zu 13.000 Kfz/24h erreichen können (Abstimmung Straßenbauamt Stralsund, Hr. Iffland 11.12.2007).

1.4.2) Schutzobjekte im bzw. angrenzend an das Plangebiet

Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung

Westlich an das Plangebiet grenzt das FFH-Gebiet DE 1547-303 „Kleiner Jasmunder Bodden mit Halbinseln und Schmäler Heide“.

Die Umgebung des Plangebietes wurde als IBA MV 26 „Großer und Kleiner Jasmunder Bodden mit Schmächter See und Nonnensee“ ausgewiesen. Unter Berücksichtigung des IBA-Fachgutachtens wurden die Special Protected Areas (SPA / Europäische Vogelschutzgebiete) ausgewiesen. Im Umfeld liegt das SPA-Vorschlagsgebiet 1446-401 „Binnenbodden von Rügen“.

Landschafts- und Naturschutzgebiete

Landschaftsschutzgebiet

Das Plangebiet liegt eingeschlossen von den Flächen des Landschaftsschutzgebietes *Ostrügen*. Das Landschaftsschutzgebiet Ostrügen wurde mit Beschluss des Rates des Bezirkes Rostock vom 04.02.1966 gemäß § 2 und § 6 des Gesetzes zur Erhaltung und Pflege der heimatischen Natur (Naturschutzgesetz der DDR) vom 04.08.1954 zum Landschaftsschutzgebiet erklärt. Es erstreckt sich über eine Fläche von ca. 47.500ha und umfasst die Fläche zwischen der östlichen Ostseeküste und einer Linie Kap Arkona - Bergen auf Rügen – Wreecher See, d.h. die östliche Hälfte der Insel Rügen. Mit der 44. Verordnung zur Änderung der Verordnung über das LSG „Ostrügen“ vom 25. Juni 2008 wurde das Plangebiet aus dem LSG herausgenommen.

Naturschutzgebiete

Im Plangebiet bzw. unmittelbar an das Plangebiet grenzend liegen keine Naturschutzgebiete. In der Umgebung befinden sich mit einer Entfernung von 1.500m nördlich das NSG Steinfelder in der Schmalen Heide“.

Es ist als weiteres Schutzgebiet das NSG „Kleiner Jasmunder Bodden“ geplant. Derzeit ist noch keine einstweilige Sicherstellung erfolgt, so dass die Erwähnung nur einen informativen Charakter trägt.

Biotope nach § 20 LNatG M-V

Innerhalb des Plangebietes sowie unmittelbar angrenzend befinden sich keine Biotope gem. § 20 LNatG M-V. In der Umgebung findet man folgende besonders wertvolle Strukturen:

Westlich, in einer Entfernung von 145m befindet sich der unter der Nummer 5893 geführte „Feuchtbiotopkomplex nordöstlich der Halbinsel Thiessow“, der dem Gesetzesbegriff Naturnahe Sümpfe, Röhrichtbestände und Riede zugeordnet wird.

Die „Großflächige Heidekraut-Heide in der `Schmalen Heide`“ wird im Landkreis unter der laufenden Nummer 5903 geführt. Sie liegt in einer Entfernung von 195m nördlich des Plangebietes und wird dem Gesetzesbegriff „Zwergstrauch- und Wacholderheiden, Trocken- und Magerrasen“ zugeordnet.

Östlich, jenseits der Landesstraße und der Bahntrasse sowie nördlich des verbindenden Waldweges zwischen dem Plangebiet und Prora Nord liegt ein Waldbereich, der unter der Nummer 5931 im Atlas der geschützten Biotope des Landkreises Rügen als „Dünen-Kiefernwald bei Prora“ geführt wird. Dieser ist dem Gesetzesbegriff „Dünen“ zugeordnet.

Südlich, in einer Entfernung von 195m liegt das Biotop Nr. 5890 „Heterogener Bruchwald südlich der `Halbinsel` Thiessow“ Dieses wird dem Gesetzesbegriff „Naturnahe Bruch-, Sumpf- und Auwälder“ zugeordnet.

Westlich, in einer Entfernung von 200m liegt das lineare Geotop Nr. G2_405 (lfd. Nr. im Landkreis 8108) „Kliff litorinazeitlich HI Thiessow“, welches dem Gesetzesbegriff „Kliff, fossil“ zugeordnet ist. Es umfasst eine Gesamtlänge von 1.042m am Nordosthang des Schifferbergs auf der Halbinsel Thiessow am Kleinen Jasmunder Bodden.

Wald gem. LWaldG M-V

Die das Plangebiet umgebenden Flächen sind Wald nach LWaldG M-V und unterliegen damit einem besonderen Schutz. Nach § 20 Landeswaldgesetz M-V i.V.m. Waldabstandsverordnung M-V ist mit baulichen Anlagen ein Abstand von 30m zum Wald einzuhalten. Bei Anlagen, die Wohnzwecken oder dem vorübergehenden Aufenthalt von Menschen dienen, sollen nach § 3 WAbstVO M-V keine Unterschreitungen des Waldabstands genehmigt werden.

Küsten- und Gewässerschutzstreifen nach § 19 LNatG M-V bzw. § 89 LWaG M-V

Das Plangebiet liegt außerhalb der Küsten- und Gewässerschutzstreifen nach § 19 LNatG M-V bzw. § 89 LWaG M-V.

Wasserschutzgebiet / Hochwasserschutz

Im Umfeld des Plangebietes befindet sich kein Wasserschutzgebiet.

Es ist anzunehmen, dass das Plangebiet hochwassersicher gelegen ist. Da die Geländehöhe noch nicht eingemessen wurde, wird zu Hilfe die topografische Karte herangezogen. Diese gibt die Geländehöhe südwestlich des Gebietes mit 2,4m HN an. Das Gelände steigt in Richtung L 29 leicht an. Es wurden im Bereich der Landesstraße Geländehöhen bis 4,65m HN gemessen.

Denkmalschutz

Bodendenkmale sind innerhalb des Plangebiets nicht bekannt. Es besteht die allgemeine Sorgfaltspflicht bei Bodenarbeiten. Für Bodendenkmale, die bei Erdarbeiten zufällig neu entdeckt werden, gelten die Bestimmungen des § 11 DSchG M-V. In diesem Fall ist die Untere Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu benachrichtigen. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Eintreffen eines Mitarbeiters oder Beauftragten des Landesamtes in unverändertem Zustand zu erhalten. Diese Verpflichtung erlischt fünf Werktage nach Zugang der Anzeige.

Das Hahnelsgrab (Grab für ehemaligen Revierförster Konstantin Hahnel) liegt in der Entfernung von 270m und wird durch die Planung nicht berührt.

2. Städtebauliche Planung

2.1) Nutzungskonzept

Die Planung sieht einen 4* Wohnmobilhafen vor (Autocaravanstellplätze). Die bereits bestehenden befestigten Wege können hierfür weitgehend unverändert übernommen, die bestehenden Gebäude nach Umbau/Renovierung weiterverwendet werden. Neue feste Gebäude sollen mit Ausnahme eines Nebengebäudes (Technikschuppen) vorerst nicht errichtet werden.

Der Platz liegt verkehrsgünstig direkt an der L 29 sowie zentral auf der Insel Rügen zwischen stark frequentierten Tourismuszielen wie dem Ostseebad Binz im Süden und der Stadt Sassnitz / dem Nationalpark Jasmund im Norden.

Der geplante Wohnmobilhafen richtet sich ausschließlich an Touristik-Camper mit einer Aufenthaltsdauer im Zuge des „Wohnwanderns“ von i.d.R. ein bis drei Tagen. Auch wenn das einmalige Übernachten auf öffentlichen Parkplätzen zum Zwecke der Fahrunterbrechung einer Reise im Sinne einer Ruhepause nach der StVO zulässig wäre, muss es dennoch schon wegen der damit verbundenen Probleme kanalisiert werden. Insbesondere zu nennen sind nach den Erfahrungen im Gemeindegebiet z.B. unregelmäßige Müllentsorgung bei ungeordnetem Übernachten oder wilde Feuerstellen etwa im Strandbereich. Mehr als einmaliges Übernachten hat gemäß der gesetzlichen Vorschriften grundsätzlich auf einem Campingplatz statt zu finden.

Angesichts der nur kurzen Verweildauer tritt die Erholungsfunktion in den Hintergrund; es ist daher angebracht, dass die Störanfälligkeit des Gebiets entsprechend der Dorf- und Mischgebiete zu beurteilen ist.

Insgesamt sollen rund 100 Standplätze für Wohnmobile mit einer Stellplatzfläche von jeweils 80 – 100 qm pro Platz sowie mit je eigenem Stromanschluss entstehen. Des weiteren werden auf dem Platz zwei zentrale Ver- und Entsorgungsstellen (Wasserversorgung, Müll- und Abwasserentsorgung) vorgesehen.

Das bestehende Hauptgebäude soll zum Bade- und Toilettenhaus umgebaut werden (mit behindertengerechten Gemeinschaftsbädern und Einzelbädern, Waschmaschinenraum und zwei Geschirrabwaschplätzen). Im rückwärtigen Bereich des Gebäudes wird zudem eine Betreiberwohnung vorgesehen, um den Platz ganzjährig betreiben zu können und die Ansprechbarkeit einer Aufsichtsperson sicher zu stellen.

Die bestehende große Halle (Garage) wird zum Büro/Kiosk (evtl. mit Imbiss) umgebaut werden. Beim Umbau der Gebäude sollen zukunftsfähige Technologien wie Solarenergienutzung oder evtl. Wärmepumpe zum Einsatz kommen. Die Planung sieht zudem eine Option auf einen zweiten Ausbauabschnitt mit Kinderspielplatz und zusätzlicher Infrastruktur vor (z.B. Internetzugang).

Gemäß derzeitigem Betreiberkonzept wird der Platz von 08:00 Uhr bis 22:00 Uhr geöffnet werden. Früher abreisende oder später anreisende Gäste sollen im Süden des Plangebiets, außerhalb der Einzäunung, einen „Ersatzstellplatz“ vorfinden, wo sie ihre Nacht verbringen können.

2.2) Städtebaulicher Entwurf

Der städtebauliche Entwurf ist durch die vorhandenen baulichen Anlagen (Gebäude und Straßen) bereits in seinen Grundzügen festgelegt. Die Zufahrt zum Wohnmobilhafen erfolgt über den südlich das Plangebiet tangierenden Waldweg. Die Einzäunung des Geländes wird beibehalten. Außerhalb des Geländes befinden sich Ver- und Entsorgungsanlagen, welche jeweils von außen mit Fahrzeugen erreicht werden können sowie aus der Anlage heraus über einen Gehweg.



wichtig: nicht herstell. voll. | Partnerschaft für Stadt-, Landschafts- und Regionengestaltung
 Hans Stappeler, Architekt, Landschaftsarchitekt
 Stadtplan Nr. 25, 14.11.2008 | www.stadtplan-architekten.de | Hans Stappeler, 14.11.2008

Gemeinde Ostseebad Binz "Wohnmobillahafen Prora"

Variente 3

Fassung vom 12.12.2007

Noch vor dem „Tor“ befinden sich Stellplätze, die zum Zweck der Anmeldung genutzt werden können. Dem Eingangsbereich funktional zugeordnet wird die alte Garage zur Rezeption umgebaut. Hier befindet sich der zentrale Anlaufpunkt der Anlage mit Information und zusätzlichen Serviceangeboten (z.B. Internetzugang, etc.). Im gegenüberliegende ehemaligen Verwaltungsgebäude werden die erforderlichen sanitären Anlagen sowie eine Betreiberwohnung eingeordnet. Angrenzend sind Flächen für Spiel- und Aufenthaltsbereiche vorhanden.

Das kleine, erhöht gelegene Gebäude der „Rennleitung“ (Bezeichnung aus der Vermessungsgrundlage) wurde zunächst im Konzept nicht dargestellt. Es wurde dahingehend berücksichtigt, als dass dort keine Stellplätze angeordnet wurden.

Die Bereiche intensiver Nutzung (Standplätze) werden mittig im Gelände konzentriert. Gleichzeitig können so Eingriffe durch Waldumwandlung zur Einhaltung des 30m-Waldabstands minimiert werden. Die Randzone wird als Übergangsbereich in die angrenzenden Naturräume entwickelt.

Unter weitestgehender Integration des Baumbestandes (Gehölzinseln sowie Einzelbäume) wird der landschaftliche Charakter des Geländes betont sowie durch ergänzende Pflanzungen standortheimischer Gehölze dauerhaft bewahrt.

Spiel- und Sportangebote unterschiedlicher Ausdehnung können bei Bedarf dezentral in der Anlage angeordnet werden. Die Randbereiche bieten sowohl offene Flächen als auch gehölzgerahmte Nischen für vielfältige naturgebundene Erlebnisbereiche. Der Erhalt der Gehölzkulisse steht hier im Vordergrund.

Die alte Anbindung an die Bebauung von Prora ist teilweise noch als Waldweg vorhanden. Jenseits der L 29 führt dieser Weg in direkter Linie über die Bahngleise zur Mukraner Straße in Prora. Seitens der DB Netz AG liegt das Einverständnis zur Wiedereinrichtung eines Fußgängerübergangs auf Kosten des Vorhabenträgers vor (Umlaufsperre). Von der Hauptstraße aus ist eine lineare Wegeanbindung an den Strand seitens der Gemeinde vorgesehen, die durch Wegerecht im entsprechenden B-Plan Nr. 18 gesichert wurde (Fußweg zugunsten Allgemeinheit).

Solange die Planungen in Prora jedoch nicht umgesetzt sind, wird der Strand nur auf Umwegen erreichbar sein (über den Waldweg nach Südwesten ins Gewerbegebiet, von dort über die L 29 zum Eisenbahn-Haltepunkt Prora und weiter zum Strand).

Die fußläufige Anbindung in Richtung Strand ist ohne Kostenbeteiligung der Gemeinde durch den Vorhabenträger zu realisieren.

2.3) Flächenbilanz

	Fläche Planung	Davon öffentlich (L 29 und Waldweg)
Sondergebiet	14.274 qm	---
Verkehrsflächen	10.088 qm	1.635 qm
Grünflächen	9.626 qm	253 qm
Wald	1.740 qm	415 qm
Gesamt	35.728 qm	

2.4) Entwicklung von Natur und Landschaft

Die künftige Nutzung wird unter Berücksichtigung eines möglichst geringen Flächenverbrauchs für Erschließungsanlagen sowie dem Erhalt eines großzügig parkartig gestalteten Grundstücks eingerichtet. Die vorhandenen Gebäude werden für die erforderliche Infrastruktur genutzt und umgebaut.

Ergänzende Gehölzpflanzungen schaffen eine dauerhafte Struktur an Großgrün, akzentuieren die naturräumlichen Potenziale des Plangebietes und sichern den naturnahen Charakter als Imagefaktor dieser besonderen Anlage.

Das Vorhaben respektiert die Schutzansprüche der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung.

2.5) Erschließung

2.5.1) Verkehrliche Erschließung

Zufahrt L 29

Das Plangebiet wird direkt von der L 29 erreicht. Hierzu ist die vorhandene Abfahrt neu zu gestalten.

Die Anlage bzw. die wesentliche Änderung einer Zufahrt zu einer überörtlichen Straße außerhalb der Ortsdurchfahrten stellt eine über den Gemeindegebrauch hinausgehende Sondernutzung dar, die der Erlaubnis durch das Straßenbauamt Stralsund bedarf.

Um mögliche Auswirkungen auf den überörtlichen Verkehr zu diskutieren, sind folgende Planzahlen zugrunde zu legen:

rd. 100 Standplätze bei 90% Wechsel/Tag:	180 Kfz/24h
Angestellte / Versorgung / etc.	10 Kfz/24h
Gesamtverkehr	190 Kfz/24h

Aus dem Gesamtverkehrsaufkommen von 190 Kfz/24h ergibt sich für die saisonale Spitzenstunde (10%) ein Verkehrsstrom von 19 Kfz/h. Bei einer Verteilung zwischen Ziel- und Quellverkehr von 70% zu 30% resultiert ein Zielverkehr von rd. 14 Kfz/h. Angesichts der vorwiegenden Ausrichtung nach Binz wird mit einer Verteilung des Zielverkehrs mit 70% aus Richtung Binz (Linksabbieger) und 30% aus Sassnitz/Jasmund (Rechtsabbieger) gerechnet. Auf den Linksabbieger entfallen damit lediglich rund 10 Kfz/h.

Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke auf der L 29 beträgt 912 Kfz/h im Querschnitt bzw. 534 Kfz/h richtungsbezogen. Bis 2020 kann jedoch bei Umsetzung der im Umfeld geplanten Entwicklungsvorhaben (insb. B-Plan „Fährhafen Sassnitz-Neumukran“) eine maßgebliche stündliche Verkehrsstärke von 810 Kfz/h aus Richtung Norden sowie 876 Kfz/h aus Richtung Süden erreicht werden (vgl. Kap. 1.4).

Eine separate Linksabbiegespur ist angesichts des geringen Ziel- und Quellverkehrs (Grundstückszufahrt) nicht notwendig. Es ist jedoch ein Aufstellbereich entsprechend RAS-K-1, Bild 16 einzurichten (Entwurfsgeschwindigkeit $v_E = 80$ km/h). Der Aufstellbereich ist als notwendige Erschließungsanlage Bestandteil des Plangebiets.

Die Planung sieht darüber hinaus die Neugestaltung der Zufahrt vor, die den Erfordernissen einer sicheren Verkehrsführung anzupassen ist (rechtwinkliges Abbiegen, Einfahrt mit Begegnungsmöglichkeit auf 5,5m aufgeweitet). Die im Norden bestehende zweite Einfahrt wird geschlossen.

Anschluss touristische Wege

Das Plangebiet ist an ein Netz von gut ausgebauten Waldwegen angeschlossen, welche dem Gast in Nord- und Süd-Richtung einen straßenunabhängigen Erholungs- und Bewegungsraum bieten. Ausflugsziele wie die Feuersteinfelder (ca. 2 km nördlich) oder das Forsthaus Prora (ca. 2 km südlich) können so erreicht werden.

Über die bestehenden Waldwege können (über das südlich gelegene Gewerbegebiet sowie über den dort bestehenden Bahnübergang) auch der Strand sowie der DB-Haltepunkt Prora erreicht werden.

Ein direkter Verbindungsweg vom Plangebiet in Richtung Strand wäre als Waldweg großteils vorhanden. Der Weg ist jedoch derzeit nicht öffentlich nutzbar; zudem wurde der früher bestehende Übergang der Bahnanlage zurückgebaut.

Seitens der DB Netz AG liegt das Einverständnis zur Wiedereinrichtung eines Fußgängerübergangs mit Umlaufsperrung auf Kosten des Vorhabenträgers vor, wenn:

- die Finanzierung der Umlaufsperrung durch Veranlasser erfolgt,

- ein Vertrag über Kostentragung abgeschlossen wird,
- die Umlaufsperre außerhalb der Weiche erreicht wird, der genaue Standort ist abzustimmen,
- die Planung nach Ril 815 der DB erfolgt,
- zur Genehmigung der Umlaufsperre ein Planrechtsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz vom Veranlasser eingeleitet wird..

In Richtung Strand, unmittelbar an den Weg anbindend, ist im Bebauungsplan Nr. 18 der Gemeinde Ostseebad Binz ein Wegerecht nördlich der Bebauung (Strandkorbhalle) festgesetzt worden, welches bei Realisierung dieser Planung zukünftig den direkten Zugang zum Strand ermöglichen könnte. Sollte sich diese Möglichkeit ergeben, ist die genaue Führung der Fußwegeverbindung, insbesondere auch die Anbindung an das Plangebiet sowie die Querung der Landesstraße, mit den Fachbehörden sowie den betroffenen Grundstückseigentümern abzustimmen.

Bis zur Umsetzung des B-Plans Nr. 18 bleibt der Strand nur über einen Umweg auf bestehenden Fußwegen zu erreichen (s.o.).

Im Osten des Plangebiets liegen in unmittelbarer Nähe die Radfernwege Nr. 1 „Ostseeküstenradweg“ und Nr. 6 „Mecklenburger Seenplatte – Rügen“ sowie die Rundroute „Rügen Rundweg“. Die Radfernwege werden intensiv vermarktet. Eine entsprechende Beschilderung sollte aufgebaut werden.

2.5.2) Ver- und Entsorgung

Trinkwasserversorgung

Eine Hauptwasserleitung verläuft westlich des Plangebietes. Es gibt jedoch keine aussagekräftigen Bestandsunterlagen, ob die Anschlussleitung einen Durchmesser von mindestens 50mm hat. Eventuell sind ca. 130 m Hausanschlussleitung zu erneuern. Die innere Verteilung muss neu aufgebaut werden.

Abwasserentsorgung

Das Plangebiet ist nicht an das öffentliche Schmutzwassernetz angeschlossen. Ein Anschluss ist wegen der unverhältnismäßigen Kosten auch in Zukunft nicht geplant.

Eine Anschlussleitung an den nächst möglichen Anschlusspunkt (Gewerbegebiet) wird mit ca. 100.000,- EUR veranschlagt (Vorplanung IB Seidlein).

Zur Schmutzwasserbehandlung soll angesichts der im Verhältnis zur Gesamtinvestition unwirtschaftlichen Kosten eine abflusslose Sammelgrube mit 41m³ Fassungsvermögen im Südosten des Plangebiets entstehen. Zusätzlich wird voraussichtlich eine zweite Sammelgrube mit 11m³ Fassungsvermögen für die ChemieWC vorgesehen. Beide Sammelgruben erfordern Investitionen im Umfang von rund 15.000,- EUR, was angesichts der nur saisonalen Nutzung verhältnismäßig ist.

Die Sammelbehälter können später zu einer Klein-Kläranlage aufgerüstet werden. Sollte zu einem späteren Zeitpunkt der Sammelbehälter zu einer Kleinkläranlage umgerüstet werden, bedarf es der Durchführung des vorherigen wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens. Von der Art der Abwasserbehandlung wird eine Pflanzenkläranlage aufgrund des saisonalen Abwasseranfalls empfohlen. Bei einem Anschlussgrad / Kapazität der künftigen Kläranlage größer 50 Einwohnerwerte wird es sich nicht mehr um eine Kleinkläranlage (KKA), sondern um eine Kleine Kläranlage handeln, die wiederum nach Abwasserverordnung (Anhang 1) der behördlichen Überwachung hinsichtlich der Abwassereinleitung und Abwasserabgabe unterliegt. Im vorliegenden Fall wäre mit 2 behördlichen Überwachungen pro Jahr zu rechnen.

Unbelastetes Niederschlagswasser kann angesichts der günstigen Bodenverhältnisse (Sand) sowie des geringen Versiegelungsgrads im Plangebiet versickert werden.

Stromversorgung

Das Plangebiet ist erschlossen, die innere Verteilung muss neu aufgebaut werden.

2.5.3) Brandschutz / Löschwasserversorgung

Ein Hydrant zur Wasserentnahme für Löschzwecke (max. 48 m³/Stunde) besteht an der Hauptleitung am westlichen Waldweg, ca. 130m von den Gebäuden entfernt.

Gemäß § 4 Verordnung über Camping- und Wochenendplätze (CWVO M-V) sind durch mindestens fünf Meter breite Brandschutzstreifen oder innere Fahrwege in einzelne Abschnitte zu unterteilen. In einem Abschnitt dürfen sich nicht mehr als 20 Stand- oder Aufstellplätze befinden. Es kann aus Gründen des Brandschutzes verlangt werden, dass Brandschutzstreifen zu angrenzenden Grundstücken angelegt werden. Brandschutzstreifen dürfen mit Rasen und einzeln stehenden Bäumen, jedoch nicht mit Sträuchern oder Büschen bewachsen sein.

Für die Zeit des Betriebes des Camping- oder Wochenendplatzes sind geeignete Feuerlöscher auf der Platzanlage anzubringen. Von jedem Stand- oder Aufstellplatz muss ein Feuerlöscher in höchstens 40 Metern Entfernung erreichbar sein.

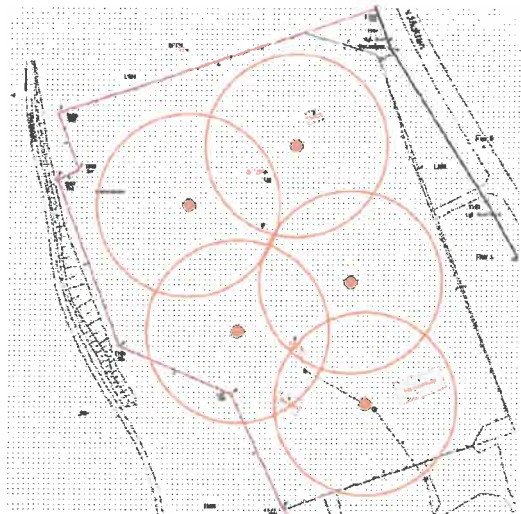


Abbildung 3: vorgesehene Standorte Feuerlöscher

2.6) Vorkehrungen gegen Umwelteinwirkungen

Immissionsschutz

Die das Plangebiet im Osten tangierende L 29 ist stark befahren, so dass im straßennahen Bereich stärkere Belastungen insbesondere hinsichtlich der Lärmimmissionen zu verzeichnen sind.

Angesichts der nur kurzen Verweildauer der Wohnmobilmfahrer von ein bis maximal drei Tagen tritt die Erholungsfunktion in den Hintergrund. Die Störanfälligkeit des Gebiets wird deshalb abweichend von der generellen Empfehlung für Erholungssondergebiete (Beiblatt 1 der DIN 18009) entsprechend der Dorf- und Mischgebiete beurteilt (vgl. Fickert/Fieseler, § 19, Rnr. 5: „Bei den reinen Touristencampingplätzen kann – wegen der jeweils kurzen Verweildauer und hohen Fluktuation der Nutzer – keine Vergleichbarkeit mehr mit den anderen zu schützenden Sondergebieten nach § 10 angenommen werden. Für diese Plätze tritt die Erholungsfunktion in den Hintergrund. Es erscheint daher gerechtfertigt, dass hier der nur als aktive Maßnahme mögliche Lärmschutz lediglich in besonders gelagerten Fällen in Betracht kommen kann.“ Diese Einschätzung gilt erst recht für Wohnmobilstellplätze mit der für Wohnmobilmfahrer typischen kurzzeitigen Belegung.)

Anzusetzen sind demnach als Orientierungswerte gemäß DIN 18009 „Schallschutz im Städtebau“

tags (06.00 bis 22.00 Uhr):	60 dB(A)
nachts (22.00 bis 06.00 Uhr):	50 dB(A)

Der schalltechnische Orientierungswert nachts von 50 dB(A) wird in einem Abstand von ca. 80m zur Mitte der nächstgelegenen Fahrbahn eingehalten. Im Sondergebiet wird dieser Abstand im Wesentlichen eingehalten. Bereiche mit deutlich geringerem Abstand werden als Verkehrsflächen (Parkplätze) für kurzzeitiges Parken reserviert.

Angesichts der nicht auszuschließenden Verkehrszunahme auf eine DTV von bis zu 13.000 Kfz/24h (bei Ansiedlungen in Sassnitz/Mukran bzw. bei großräumiger Veränderung der Verkehrsströme) sind jedoch für die Zukunft aktive Maßnahmen zum Schallschutz zuzulassen bzw. vorzusehen (vgl. Kap. 1.4). Bei 13.000 Kfz/24h würde der schalltechnische Orientierungswert nachts erst bei einem Abstand von ca. 130m zur Mitte der nächstgelegenen Fahrbahn eingehalten.

Bei den derzeitigen Abständen würde ab einer Verkehrsmenge von rund 11.000 Kfz/24h eine erhebliche und damit unzumutbare Überschreitung des Orientierungswertes von über 3 dB(A) zu verzeichnen sein, die einen aktiven Schallschutz zwingend erforderlich macht.

Im betroffenen östlichen Bereich des Plangebietes kann jedoch der bereits vorhandene Erdwall verstärkt und zu einem vollwertigen Lärmschutzwall ausgebaut werden. Die Option auf Errichtung des Lärmschutzwalls wird durch Ausweisung der entsprechenden Fläche berücksichtigt.

Bei der Bemessung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist zu berücksichtigen, dass als maßgeblicher Immissionsort die Schlafmöglichkeit oberhalb der Fahrerkabine anzusetzen ist (d.h. ca. 2,0 m über Gelände). Ein Lärmschutzwall mit 1,5 m Höhe über Verkehrsfläche und einem horizontalen Abstand von rund 25 m zur Straße bewirkt für den Immissionsort eine Abschirmung von ca. 6 dB(A). Dabei wirkt sich zudem begünstigend aus, dass das Gelände selbst zumindest im Nordosten unterhalb der Straße liegt.

Es ist davon auszugehen, dass die Baugenehmigung mit der Auflage erteilt wird, dass bei Erreichen der Verkehrsmenge von 11.000 Kfz/24h der Lärmschutzwall zu realisieren ist.

Der durch Luftschadstoffe stärker belastete Bereich direkt entlang der L 29 wird nicht für Beherbergungsfunktionen in Anspruch genommen.

2.7) Begründung zentraler Festsetzungen

Festgesetzt wird ein Sondergebiet mit Erholungsfunktion und der Zweckbestimmung „Wohnmobilhafen“ (Touristik-Campingplatz). Die Baugebietsfläche bleibt auf die derzeit genutzten (eingezäunten) Flächen begrenzt. Im stark immissionsbelasteten Bereich entlang der Landesstraße werden Wohnmobilparkplätze als private Verkehrsflächen für einen kurzzeitigen Aufenthalt ausgewiesen. Eine Nutzung als Campingplatz (Sondergebiet Erholung) ist für diese Flächen aus immissionsschutzrechtlichen Gründen ausgeschlossen.

Bei der Ausweisung des Maßes der baulichen Nutzung wird auf die Gebäude abgestellt. Da gemäß LBauO M-V der gesamte Campingplatz als bauliche Anlage firmiert, bzw. planungsrechtlich die Standplätze insgesamt unabhängig von der Größe der Fahrzeuge einheitlich als bauliche Nutzung zu behandeln wären, ist die Anrechnung der sonstigen Flächen bei Campingplätzen regelmäßig schwierig. Zur Präzisierung wird eine Überschreitung der zulässigen GR für Wege und Standplätze vorgesehen, die hinsichtlich der Größe der Fläche der Standplätze entspricht.

Baufenster werden vor allem für die bestehenden Gebäude sowie für ein zusätzliches Nebengebäude im Bereich des Wirtschaftshofs ausgewiesen.

Die Bereiche für Standplätze werden dargestellt, damit die Einhaltung des Waldabstands nachgewiesen werden kann. Die Grundstruktur (innere Erschließung, Brandschutzschneisen) wird gemäß den bestehenden Straßen entwickelt.

Die Vorschläge des Artenschutzgutachtens betreffend der Maßnahmeflächen zum Erhalt der Population der Schlingnatter werden übernommen.